This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

HE 2909
S3M4
1884-1890

MEMORIA

DE LA

DIRECCIÓN GENERAL

DE

FERRO-CARRILES

PROVINCIALES

DE

SANTA-FÉ

1884 À 1890

Santa-Fé

Tip. LA NACIONAL Comercio 515

1890

STACKS JUL 1978 LIBRARY

HE 2709
S3M4
1884-1890

MEMORIA

DE LA

DIRECCIÓN GENERAL

DE

FERRO-CARRILES

PROVINCIALES

DE

SANTA-FÉ

1884 À 1890

Santa-Fè

Tip. LA NACIONAL Comercio 515

1890

STACKS JUL 1978
LIBRARY

I PARTE

AÑO DE 1888

ANEXO A.

Santa-Fé, Febrero 18 de 1890

CONSIDERANDO

1° Que para la administración de los Ferro-Carriles de propiedad de la Provincia y para la liquidación de la garántia ó prima en los que la gozan por concesión de la misma, y los demas que existen en la Provincia, el Gobierno debe estar representado por una oficina técnica, encargada de hacer cumplir las leyes, contratos y reglamentos aprobados, á fin de que la administración de los Ferro-Carriles en explotación pueda ser controlada por empleados competentes para salvaguardar los intereses de la Provincia y del Comercio,

2° Que la construcción de los nuevos Ferro-Carriles proyectados exije la vigilancia permanente de Inspectores, encargados de hacer ejecutar las obras, de acuerdo con los contratos de construcción y especificaciones aprobadas,

3° Que para el mejor servicio de los mismos debe adoptarse un sistema uniforme de contabilidad aprobado por el Gobierno prévio informe de la expresada oficina.

EL PODER EJECUTIVO

DECRETA:

Art. 1° Créase, bajo la dependencia del Ministro de Gobierno, Justicia y Culto, una oficina denominada "Dirección General de Ferro-Carriles Provinciales".

Art. 2° Nómbrase Director General de Ferro-Carriles Provinciales al Ingeniero Don Jonás Larguía.

Iuspector de contabilidad, con cargo de Secretario al Ingeniero Don César Della Beffa.

Inspector de construcciones al Ingeniero Don Federico Norman.

Archivero con cargo de escribiente al Sr. Don Adolfo Porral.

Art. 3° Las atribuciones de la Dirección General de Ferro-Carriles Provinciales serán las que se deducen de las leyes, contratos, reglamentos y usos adoptados en esta materia.

Art. 4° La Direcciòn presentará al Gobierno á la brevedad posible, para su aprobación, un proyecto de Reglamento General, que contenga detalladamente las atribuciones de esta oficina, los derechos y obligaciones de las administraciones de los Ferro-Carriles, y de las Empresas Constructoras, y la forma en que deben cumplirse los contratos y reglamentos aprobados.

Art. 5° Los gastos que demande el cumplimiento del presente Decreto serán abonados por la administración de los Ferro-Carriles de propiedad de la Provincia.

Art. 6° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Oficial.

Firmado: ZAVALLA

" *Juan M. Cafferata.*

Dirección General

DE LOS FERRO-CARRILES PROVINCIALES

Santa-Fé 30 de Junio de 1890

A. S. S. el Señor Ministro de Hacienda y Obras Públicas

Dr. Don Manuel Galvez

Tengo el honor de elevar al conocimiento de V. S. la primera memoria de esta Dirección General relativa á los Ferro-Carriles de propiedad de la Provincia, y los que, garantidos por aquella, ó gozando de una prima para su construcción están sujetos á la inspección é intervención de esta Oficina creada por el Decreto de fecha 18 de Febrero de 1889 Anexo A.

El cambio completo que ha sufrido desde el 1° de Febrero de este año la Administración de los Ferro-Carriles de propiedad de la Provincia, me ofrece la oportunidad de hacer una corta reminiscencia sobre ellos, puesto que llaman la atención en América y en Europa por las condiciones especiales en que el Gobierno de Santa-Fé ha conseguido construir una extensa red de vía férrea, para explotar un vasto territorio agrícola, en condiciones financieras mas favorables que cualquiera otro Gobierno Sud-Americano.

En 1° de Julio de 1888, fecha en que tuve el honor de presentar mi anterior memoria como Inspector del Gobierno, el Ferro-Carril de Santa-Fé á las Colonias estaba administrado por un consejo de Administración residente en Lóndres, compuesto de representantes del Gobierno, de los constructores y de los tenedores de los bonos, el que nombraba los administradores de acuerdo con el Gobierno de la Provincia, representado en ésta por un Inspector, encargado de intervenir en la construcción y administración de las líneas.

El Gobierno garantia los bonos de 5 °/c de interés y 1 °/o de amortización debiendo durar esa administración mixta mientras el Ferro-Carril no produjese durante tres años consecutivos un 7 °/o líquido sobre los gastos de explotaciòn.

Ese sistema de Administración que importaba un tutelage de los Ferro Carriles Provinciales, los que, ademas estaban afectados al servicio del empréstito, no pudo ser evitado cuando la Provincia de Santa-Fè acababa de salir de una època financiera muy desfavorable en que se habia visto obligada á vender à sus acreedores en Ló. dres una gran área de tierras públicas, para chancelar los intereses del empréstito exterior retardados en su pago por varios años; y cuando no era aún conocida en Europa la potencia productora de esta Provincia, que basta para mantener á esos Ferro-Carriles, y muchos otros que cruzan su territorio, exportando sus productos hasta los paises mas remotos, ó importando de varias naciones extrangeras la mayor parte de los que se consumen en ésta y las Provincias del Interior.

A medida que aumenta el número de Colonias agrìcolas hasta mas de dos cientas, ya reconocidas oficialmente, y que componen al presente una extensión de tres millones de hectáreas destinadas al cultivo, se siente la necesidad de extender las vías férreas hasta todos los centros principales de ese territorio productor.

Inspirado el Gobierno en esas ideas resolvió contratar la construcción de nuevas líneas, al mismo tiempo que mejoraba nuestro crédito á causa del buen resultado obtenido de las vías en explotación, para estimular así mas eficazmente el desarrollo de la producción agrícola, que es la base principal de nuestra riqueza.

Esta operación era de seguros resultados, puesto que el hecho observado en los años anteriores, de que los Ferro-Carriles habian sido el elemento mas poderoso de población y desarrollo de la riqueza pública, habia tenido en el año 1888 la confirmación mas amplia y decidida. Es, pues, la extensión de nuestra red de Ferro-Carriles el recurso mas adoptado para que la corriente de inmigración se estienda por todo el territorio de la Provincia y desde que las comarcas mas lejanas, antes desiertas, principian á contener un núcleo de colonias en formación que se desarrollan en proporción de sus recursos, trasformando los campos incultos, y entrando en la corriente de la producción.

Pero es evidente que tan vasto plan no puede llevarse á cabo sin asociar el capital extrangero á los recursos de la Provincia, porque aquel plan no cabe en su capacidad financiera, apenas bastante para los gastos ordinarios de la administración y el desarrollo de sus progresos, que exige tambien otra clase de obras.

Está demostrado, por otra parte, que los Ferro-Carriles no deben ser administrados directamente por los Gobiernos, que siempre se inclinan á imprimir en la administracion el carácter de ferro-carriles

fiscales y políticos, ò el de beneficencia, bajando las tarifas hasta el punto de comprometer la capacidad financiera y el crédito del Estado, como ha sucedido en la Provincia de Buenos-Aires con el Ferro-Carril del Oeste.

COMPAÑIA FIVES LILLE

Para salvar los inconvenientes indicados y dar fácil acomodo á los millares de inmigrantes, que vienen anualmente á formar su hogar en esta Provincia, con preferencia à cualquier otro punto de la República, el progresista Gobierno del Doctor Don José Galvez celebró un contrato de arrendamiento de los Ferro-Carriles Provinciales con la empresa Fives Lille de Francia, que se registra en el Anexo B. para la administración de los Ferro-Carriles ya construidos, que formarán una red de 820 ^{523} kilómetros cuando se termine la construcción del Ferro-Carril de Santa-Fé á Reconquista que se está ya entregando.

Examinando detenidamente ese contrato, que difiere en muchos puntos de los que se han celebrado anteriormente en la República para arrendar algunos Ferro-Carriles, se comprenden fácilmente el criterio financiero que lo ha formado, consultando los intereses mas vitales de la Provincia; puesto que la propiedad continúa siendo fiscal y conserva el Gobierno intervención completa en la administración y construcción de las antiguas y nuevas líneas, reembolsando en términos prudenciales todos los gastos hechos y gozando de la mitad de las utilidades cuando exeden del 7 $^{0}/_{0}$ del capital empleado.

La intervención del Gobierno en todos los actos de la administración de los Ferro-Carriles, es ejercido de una manera completa por la Dirección General de los Ferro-Carriles Provinciales, cuya institución responde à ese objeto.

De manera que la compañia arrendataria se encuentra en el caso de socio industrial y comandatario en una sociedad comercial y administra con las responsabilidades legales que tal carácter le impone.

Con este sistema de Administración mixta en que ambos socios contribuyen á formar una buena explotación, se obtendrán indudablemente mejores resultados, que los obtenidos por las Empresas fiscales y por los puramente extrangeros y particulares, en los que el fisco está desautorizado para tutelar los intereses del comercio contra la avaricia de las compañias extrangeras, á pesar de que algunos gozan por muchos años de garantías y privilegios.

TROCHA ANGOSTA

Desde el año 1873 la Provincia de Santa-Fé concedió á varias empresas el derecho de construir el Ferro-Carril de Santa-Fé á las Colonias con trocha de un metro de ancho.

La razon de la preferencia por esa trocha, fué siempre el propósito de empalmar con el Ferro-Carril Central Norte para traer á este puerto los productos del Interior, haciendo al mismo tiempo economía en la construcción de la vía y tren rodante.

Al considerar la ley de 31 de Octubre de 1882 para la construcción de los primeros cien kilómetros por la Empresa J. G. Meiggs Son y C^{a}, la H. Legislatura optó por la misma trocha con idénticos propósitos, á pesar de las resistencias que la adopción de esa trocha habia suscitado en la opinión pública cuando fué construido el F. C. Central Norte.

Establecida la trocha de un metro para la primera sección del F. C. de Santa-Fé á las Colonias, era necesario continuar con la misma después de haber sido aquella librada al servicio público en 1° de Enero de 1885, y, debido á las economías que ofrece, ha sido posible en el corto espacio de cuatro años y medio explotar 590 ^{523} kilómetros en 1888, teniendo en construcción 236 ^{000} ahora terminados, y contratados 500 ya en construcción formando un total de 1326 ^{523} kilómetros de propiedad de la Provincia.

Ademas de las líneas Provinciales, se han construido por otras empresas en el término espresado 663 kilómetros, estando en construcción 797 kilómetros y concedidos 1033 kilómetros, haciendo un total de vias férreas Provinciales y particulares dentro del territorio de la Provincia de 3932 kilómetros.

La explotación de la trocha angosta ha demostrado prácticamente, que es la mas conveniente para los territorios agrícolas; no solamente para la considerable economia que ofrece en su construcción obteniendo mayor extensión con menos capital, sino para hacer doble vía con menos costo cuando las necesidades del tráfico lo requieran; lo cual facilita tambien el establecimiento de tarifas mas favorables para el productor.

EXPLOTACION DE LOS FERRO-CARRILES PROVINCIALES
AÑO 1888

En el año 1888 á que se refiere esta parte de la memoria, la red de Ferro-Carriles de la Provincia aumentó de una extensión considerable nuevas líneas, que estaban en construcción en el año precedente, fueron entregadas á la explotación.

El total de las líneas esplotadas en 1888 fué de 590 kilómetros, contra 398 kilómetros de líneas explotadas en 1887.

Forman este aumento los ramales:

Pilar á la frontera de Córdoba entregado al servicio 1° de Enero de 1888.

De Gessler á Coronda, entregado al servicio el 1° de Mayo 1888

De Humboldt á Providencia, 1ª Sección entregada al servicio el 15 de Junio de 1888.

De Santa-Fé á Reconquista 1ª Sección á San Justo, entregada al servicio el 1° de Setiembre de 1888.

Las otras líneas ya en explotación fueron entregadas al servicio en las siguientes fechas:

De Santa-Fé á kil. 100 vía principal	1° de Julio 1885.
" Lehmann á San Cristobal	31 de Diciembre 1886.
" Empalme á San Cárlos	1° de Julio 1886.
" Santa Fé á Colastinè	15 de Octubre 1886.
" San Càrlos à Galvez	1° de Julio 1887.

La red de Ferro-Carriles de la Provincia concedida en explotación á la Compañía Fives Lille es la siguiente:

Líneas construidas y en explotación en 1888	kilómetros	590.523
En construcción San Justo á Reconquista.	"	230.
En construcción Colastiné á San José	"	6
Nuevas líneas á construirse	"	500
Total de kilómetros		1326.523

PRODUCTOS

Los productos de la explotación en el año 1888 han sido los que en seguida se expresan:

Producto bruto	$ 801,945.67
Gastos de explotación	615,255.45
Producto líquido	$ 186,690.22

Las entradas brutas están distribuidas del modo siguiente:

Pasageros	$ 253,568.20
Encomiendas y equipajes	20,292.78
Carga	501,509.55
Telégrafo	9,544.61
Trenes especiales	9,398.76
Varios	7,631.77
	$ 801,945.67

El aumento de las entradas brutas es el siguiente:

Año 1887	$ 612,439.78
" 1888	801,945.67
Aumento 31 %	$ 189,505.89

Para juzgar del aumento progresivo de las entradas bastarà observar el cuadro comparativo de gastos y beneficios de la explotación desde 1885, época de la apertura de la primera linea, hasta 1888 inclusive que se registra mas abajo en el cuadro A. A.

Debo observar, sin embargo, que si los gastos de explotaciòn han aumentado en el ùltimo semestre de 1888 es debido á causas de carácter transitorio, como son la suspensión del tráfico del ramal á Colastiné, las nuevas obras ejecutadas sobre varias líneas que han venido á recargar un solo semestre; pero cuyos beneficios se sentirán en la explotación de los años siguientes.

A. A.

F. C de Santa-Fé á las Colonias

CUADROS COMPARATIVOS

PRODUCTOS y BENEFICIOS DE LA EXPLOTACIÓN EN LOS AÑOS 1885 HASTA 1888

	1885	1886		1887		1888		Término medio de gastos °/o de Entradas 69.55
	2° semest.	1° semestre	2° semestre	1° semestre	2° semestre	1° semestre	2° semestre	
	$	$	$	$	$	$	$	
Entradas	99.482.32	210.828.19	157.479.09	323.401.52	289.038.26	437.666.54	364.279.13	
Gastos	64.537.33	105.088.31	128.038.12	196.158.47	213.735.29	280.142.09	335.113.36	
Beneficios		$ 135.180.85		$ 202.546.02		$ 186.690.22		
Proporción de gastos por °/o de entradas	64.87 °/o	49.84 °/o	81.53 °/o	60.65 °/o	73.95 °/o	61 °/o	91.99 °/o	
Kilómetros de Vía explotada				257		590		
N° de pasageros trasportados		103.476		180.263		225.955		
Toneladas de carga trasportada				191.237		210.766		

TARIFAS

Las tarifas y clasificaciones de cargas vigentes en 1° de Enero han sido adjuntas al contrato de la Compañía Fives Lille, para servir como base à las tarifas y clasificaciones de carga durante el tiempo del arrendamiento, pudiendo hacerse algunas modificaciones de acuerdo con el Gobierno.

Esas tarifas han sido establecidas con el propósito de protejer la exportación económica de los productos de la Provincia. Están divididas en siete clases, á mas de las tarifas especiales que favorecen los granos, los articulos de construcción de edificios y los materiales destinados á nuevas construcciones de ferro-carriles.

El anexo C contiene las clasificaciones de carga y tarifas vigentes el 1° de Enero 1889 á que se hace referencia.

Están todavía pendientes los arreglos de intercambio necesarios entre este Ferro-Carril y el Central Còrdoba, que darán por resultado el fácil trasbordo y cambio de mercaderias entre ambas empresas; principalmente para facilitar el trasporte económico hasta el Puerto de Santa-Fé de los productos del Interior destinados al consumo del Litoral, y la importación de las mercaderias extrangeras y los productos de nuestras colonias hasta el extremo norte de la República donde llegan ya los Ferro-Carriles de trocha angosta.

VIA Y OBRAS

Desde la construcción de los primeros cien kilómetros se han extendido por contratos sucesivos la Vía y obras con diversos ramales que pasan por los territorios mas cultivados, haciendo así á todas las colonias partícipes de los beneficios del Ferro-Carril ó dejando los que no tocan la vía en mejores condiciones que estaban antes para llegar á las estaciones. Al mismo tiempo se han mejorado las estaciones de la vía principal con diversas construcciones que aumentaron su comodidad, y construyendo mas amplios los galpones de carga de los nuevos en proporción á las necesidades del tráfico.

En la Estación Central se ha observado el mismo sistema aumentando sus comodidades en proporción del capital empleado para los primeros cien kilómetros, habiéndose obtenido así una Estación de primera clase adaptada á las necesidades de la época en que se hacian los contratos.

Habiendo contratado el Exmo Gobierno 500 kilómetros mas de extensiones con la Compañía Fives Lille, se ocupa esta Dirección General de estudiar las extensiones y modificaciones mas convenientes para mejorar la Estación Central segun los antecedentes estableci-

dos, de manera que pueda servir á una red de 4000 kilómetros de vía, que en breve tiempo tendrán acceso al puerto de Santa-Fé, quedando así nuestra Estación como una de las mas completas de Sud-América.

TRACCION

La explotación durante el año 1888 se hizo con el material que en seguida se expresa:

Número de locomotoras de carga y pasageros.	30
" " coches.	67
" " wagones, furgones y breks	486

Habia ademas, 13 locomotoras al servicio de las nuevas construcciones.

La extensión de las líneas en explotación era de kil. 590.523

El recorrido kilométrico de trenes kils. 560.923 ~~560.923~~

" " locomotoras coches y wagones 6.245,241

CARGA TRASPORTADA

Trigo	Toneladas	38,191
Maiz,	"	234
Lino	"	4,885
Cueros	"	360
Harina y afrecho	"	33,795
Leña	"	5,219
Mercaderias generales	"	128,082
Total de carga	Toneladas	210,766

Número de pasageros trasportados	225,955
Entradas brutas	$ 801,945^{67}
Gastos de explotación	" 615,255^{45}
Producto líquido	$ 186,690^{22}

En el Anexo D. se registran detallamente las cuentas generales de la administración correspondientes al año 1888.

Ferro-Carril de Santa Fé á las Colonias

ANEXO D

BALANCE DE RENTAS DEL TRÁFICO EN LOS DOS SEMESTRES DEL AÑO 1888

ENTRADAS	1° semestre		2° semestre		SALIDAS	1° semestre		2° semestre	
Pasageros	$ 118.410	89	$ 134.106	10	Via permamente	$ 46.615	30	$ 64.308	85
Encomiendas	9.699	84	11.644	19	Locomotoras	107.411	88	126.511	63
Cargas	299.924	95	201.584	56	Talleres	11.219	19	15.197	30
Trenes especiales	1.903	20	7.495	56	Coches y wagones	10.112	43	18.916	72
Alquileres	1.168	90	2.169	17	Tráfico	72.527	97	74.535	33
id. de wagones	134		2.070		Dirección	27.303	87	29.313	62
id. de Demora	69				Telégrafo	4.951	55	6.329	91
Almacenaje	93					280.142	09	335.113	36
Muelle de Santa-Fé	846	35	550	95					
id. de Colastiné	99		130	50					
Telégrafo	5.016	51	4.528	10					
Intereses	300	90							
					Balance	157524	45	29165	77
$	437.666	54	364.279	13	$	437666	54	364279	13

RESUMEN

	$	
Total de entradas del año de 1888	801.945	67
id. de salidas	615.255	45
Producto liquido $	186.690	22

II PARTE

AÑO DE 1889

EXPLOTACIÓN DE LOS FERRO-CARRILES PROVINCIALES

En el año de 1889 la red de F. C. de la Provincia fué aumentada de un una extensión de kilómetros 109 correspondientes:

San Justo y Calchaquí abierto el 1° de Setiembre de 1889, 102.600 kilómetros

De Colastiné á San José del Rincon kilómetros 6409 abierto al servicio público el 23 de Diciembre 1890 y entregados á la expoltación.

El total de las líneas explotadas en 1889 fué de 669 kilómetros, contra kilómetros 590.523 explotados en el año precedente.

El estado de las líneas de la Provincia concedidas en explotación á la Compañía Fives Lille es el siguiente:

Líneas construidas y en explotación en 1889 kil.	699
" en construcción Calchaquí, á Reconquista.	127500
Nuevas líneas á construir	500
Total de kilómetros al terminar el 1889.	1326500

PRODUCTOS

Los productos de la explotación en el año 1889 han sido los siguientes.

Producto bruto	$ 902,221.95
Gastos de explotación	1.027,856,56
Perdida	125,634.61

Las entradas brutas están distribuidas como sigue:

Pasageros	$ 330,265.43
Encomiendas	23,205.97
Carga (cuadros G. H.)	442,450.56
Telégrafo	6,887.51
Trenes especiales	26,379.55
Varios	73,032.93
Total de las entradas	$ 902,221.95

El estado de las entradas brutas de 1889, comparado con el de 1888, es el siguiente:

Año 1888	$ 801,945.67
" 1889	902,221.95
Aumento 12.5 °/₀	$ 100,276.28

Por los datos que preceden se observa que los gastos de explotación han exedido de 125,634.61 las entradas brutas, dando una proporción de 113.92 de gastos por ciento de entradas.

Este hecho tiene en parte su esplicación en la suspensión y paralizaciòn del tráfico por la mayor parte del año debido á las obras de reconstrucción del puente sobre el Salado y la suspensión de los trenes sobre la linea de Colastiné, debido á las crecientes extraordinarias que se verificaron en el año 1889.

Restablecido el tráfico ordinario las entradas del segundo semestre ha presentado una mejora notable sobre los del antecedente mejora que ha seguido normalmente hasta el presente.

El cuadro B. B. demuestra el estado comparativo de los productos y gastos de la explotación de todas las líneas desde la época de su apertura en 1885 hasta el año 1889, á que se refiere esta parte de la memoria.

B. B.

F. C de Santa-Fé á las Colonias

CUADRO COMPARATIVO

PRODUCTOS y BENEFICIOS DE LA EXPLOTACIÓN EN LOS AÑOS 1885 HASTA 1889

	1885	1886		1887		1888		1889		Observaciones
	2° semestre	1° semestre	2° semestre	1° semestre	2° semestre	1° semestre	2° semestre	1° semestre	2° semestre	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
Entradas	99.482 32	210.828.19	157.479.09	323.401.52	289 038.26	457 663.54	364.279.13	408.736.69	493.485.26	
Gastos	64 537.33	105 088 31	128.038.12	196.158,47	213.735.29	280.142.09	333.113 36	465.820.18	562.036.38	
		$		$		$		perdida		
Beneficios		135.180.85		202.546.02		186.690 22		125.634.61		
Proporción de gastos 0/0 de entrada	64 87 0/0	49 84 o/o	91.53 o/o	60.65 o/o	73.93 o/o	64 o/o	91.99 o/o	113 92 o/o		
Kilòmetros de Via explotada				257		590		699		
N° de pasageros trasportados		103.476		180.263		255.955		205.919		
Toneladas de carga trasportada				191.237		210 766		183.597		

TRACCION

La extensión de las lìneas en explotación en el año de 1889 fué de kilómetros 699.

El servicio de tracción se hizo con el material siguiente:

N° de locomotoras de carga y pasageros	36
" " coches de pasageros	75
" " wagones y breks	663

Habia ademas 7 locomotoras para el servicio de construcción de las líneas en ejecuciòn y los wagones, correspondientes á la 3ª Seccion de la línea de Reconquista.

RECORRIDO KILOMÉTRICO

Durante el año 1889 el kilometraje recorrido total fué	5.652,935
De locomotoras	511,132
" coches	1.518,620
" wagones	3.623,183

CARGA TRASPORTADA

Los cuadros G. y H. demuestran detalladamente las clases de carga trasportada en los dos semestres del año 1889 cuyo peso total asciende á Toneladas 183,597 y cuyo flete importa $ 442,450.66: à mas hay que agregar 1132 toneladas de encomiendas.

PASAGEROS

El total de pasageros trasportados en el año 1889 es de 207,148 con una entrada de $ 330,265.43.

El cuadro anexo E dà el balance del tráfico correspondiente á los dos semestres del año de 1889 que forma la cuenta general de la administración de la Compañia Francesa durante este período. Del mismo se desprenden las cantidades siguientes:

Entradas:	1er semestre 1889	$	408,736.89
	2° " "	"	493,485.20
	Total de entradas	"	902,221.95
Salidas:	1er semestre 1889	₰	465,820.18
	2° " "	"	562,036.38
		₰	1.027,856.56
Exeso de gastos sobre las entradas		₰	125,634.61

TARIFAS

Las tarifas y clasificaciones de carga vijentes en 1º de Enero de 1889, segun el contrato de amendamiento, han regido para todo el mismo año habiendo sido modificadas con resolución del Superior Gobierno con fecha 15 de Enero y 26 de Febrero de 1890, aumentandose con caracter de provisorio las tarifas de carga y pasageros para contrarrestar los efectos del premio sobre el oro y de la suba consiguiente de los materiales y mano de obra.

En estas tarifas se ha consultado à las exigencias del tráfico y las necesidades del público habiéndose buscado en ellas favorecer á la exportación de cereales y al desarrollo de la producción de maderas de construcción y leña, cuya explotación se hace ahora en grande escala por la apertura de la línea á Reconquista que nos ha acercado á los lugares de producción, cuya riqueza es incalculable.

Se ha proporcionado así un tráfico permanente para todas épocas del año en la línea de Santa-Fé à Reconquista y se ha hecho accesible para la exportación de madera producida en el Ferro Carril Central Córdoba y en la vía principal desde el kilómetro 160 adelante.

Ferro-Carril de Santa Fé á las Colonias

ANEXO E

BALANCE DE RENTAS DEL TRÁFICO EN LOS DOS SEMESTRES DEL AÑO 1889

ENTRADAS	1° semestre		2° semestre		SALIDAS	1° semestre		2° semestre	
Pasageros	$ 163.491	47	$ 166.773	96	Via permamente	$ 93.812	69	$ 101.746	43
Encomiendas	3.456	63	19.749	34	Locomotoras	144.921	56	189.083	00
Cargas	200.250	17	242.200	39	Talleres	28.680	51	29.372	84
Trenes especiales	22.322	42	4.057	13	Coches y wagones	23.212	91	24.508	82
Alquileres					Tráfico	82.613	55	191.607	30
id. de wagones					Dirección	84.739	06	93.584	18
de id. Demora					Telégrafo	7.839	90	12.133	81
Almacenaje									
Muelle de Santa-Fé									
id. de Colastiné	18.426	37	54.606	56					
Telégrafo	789	63	6.097	88					
$	408.736	69	493.485	26	$	465.820	18	562.036	38

RESUMEN

	$	
Total de entradas del año de 1889	902.221	95
id. de salidas	1.027.856	56
Perdidas $	125.634	61

Proporción de gastos °/₀ de entradas: 113.92

Ferro Carril de Santa Fé

CLASE DE CARGAS TRASPORTADAS DURANTE

	ENERO	FEBRERO	MARZO
Lanas	kilos 11.770	19.500	11.230
Cerda	4.650		2.000
Cueros Vacunos	26.000	12.140	37.380
id. lanares	13.150	1.330	9.200
Grasa y sebo	130	2.085	4.675
Pasto seco	40.630	64.000	73.740
Maiz	8.960	8.480	10.080
Trigo	3.278.800	6.419.668	6.431.865
Lino etc.	3.123.471	4.884.337	5.913.670
Ladrillos	380.100	395.550	356.810
Maderas	826.410	467.603	119.700
id. del interior	653.230	394.030	602.945
Minerales	1.086.515	465.750	530.360
Azúcar	22.081	30.350	44.730
Pasas y nueces	2.435	3.110	3.645
Vino	119.140	98.250	120.460
Mderias Generales	1.453.555	1.454.856	3.999.548
Materiales Rieles etc	1.704.750	1.210.185	1.122.900
Ganado	39.000	181.000	196.000
Vehículos	30.000	44.000	66.000
Harina			
Total k.	k. 12.824.777	k. 16.156.224	k. 19.676.938
Importe	$ 29.318.40	$ 55.503.25	$ 27.236.73

á las Colonias

EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO DE 1889

ABRIL	MAYO	JUNIO	TOTAL
950	3.480	186.350	238.280
320	2.080	27	9.077
14.915	41.728	27.868	160.031
5.650	5.200		34.580
330	1.786		9.006
3.750	40.000	32.000	254.120
23.537	43.080	46.450	140.587
2.880.994	3.463.535	2.135.000	24.609.862
2.313.580	192.000	3.793.928	20.220.986
53.190	403.850	301.735	1.891.235
110.760	509.050	861.200	2.894.723
672.740	1.729.610	178.836	4.231.391
172.365	282.118	156.825	2.693.933
23.890	19.080	2.065	142.196
2.010	470		11.670
49.940	40.735	26.670	455.195
765.873	3.208.593	2.413.625	13.296.050
197.510	10.500		4.245.845
70.400	20.800	7.750	514.950
12.000	4.000		156.000
	2.154.518	2.902.720	5.057.238
k. 7.374.704	k. 12.176.213	k. 13.073.049	k. 81.261.905
$ 21.478.82	$ 30.632.80	$ 36.080.17	$ 200.250.17

Ferro-Carril de Santa Fé

CLASE DE CARGAS TRANSPORTADAS DURANTE

	JULIO	AGOSTO	SETIEMBRE
Lanas	kilos 1.710	kilos 12.310	kilos
Cerda	2.310	4.100	5.090
Cueros vacunos	19.770	16.100	75.434
id. lanares	2.405	19.850	
Grasa y sebo	4.140	1.430	6.450
Pasto seco	560.200	60.350	83.000
Maiz	36.810	73.685	310.000
Trigo	3.215.415	5.699 965	4.086.300
Lino etc.	504.060	442.435	591.130
Ladrillos	347.300	843.010	779.080
Maderas	338.700	228.200	1.011.253
id. del interior	2.221.980	1.904.505	2.434.700
Minerales	29.660	624.285	904.870
Azúcar	11.920	3.010	22.080
Pasas y nueces	8.980	1.398	
Vino	9.521	15.780	118.470
Mderias generales	2.809.608	2.729.418	3.719.778
Materiales y Rieles		90.000	693.530
Ganado	5.000		
Vehiculos			
Harina	3.086.509	3.614.044	4.282.980
Total de kilos	k. 13.216.998	16.383.875	19.124.145
Importe	$ 33.453,83	$ 33.315.61	$ 41.287.52

á las Colonias

EL SEGUNDO SEMESTRE DEL AÑO DE 1889.

OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTALES
kilos 11 053	kilos 4.670	kilos 9.965	39.708
2.578	350		14.428
100.570	157.346	3.650	372.870
			22.255
1.300	500	930	14.750
2.030	33.060	49.880	788.520
117.870	94.155	13.480	646.000
2.690.529	311.030	574.260	16.577.499
59.000	50.100		1.646.725
524.000	599.750	745.500	3.838.640
507.610	49.520	558.565	2.693.848
3.289.950	4.537.910	953.670	15.342.715
612.170	357.100	353.480	2.881.565
5.050	2.295	15.930	60.285
	100	290	10.768
54.675	15.110	39.005	252.561
9.462.809	3.023.043	11.683.218	33.427.874
1.209.390	3.240.660	2.289.985	7.523.565
			5.000
2.210.610	2.000.710	1.078.310	16.273.163
20.860.194	14.479.409	18.270.148	kilos 102.338.769
$ 48.251.54	$ 39.441.28	$ 46.450.61	242.200.39

Tales, son Señor Ministro, los antecedentes relativos á la explotación de los Ferro-Carriles de propiedad de la Provincia desde el principio de su construcción hasta 1° del corriente año 1890.

La experiencia que su explotación ofrece ha demostrado que ellos son la base mas positiva de nuestro progreso material y el agente mas activo de la producción y riqueza públicas en todos los puntos adonde llegan sus rieles y á condición de ser bien administrados.

Queda pues demostrado de una manera incontestable que los sacrificios hechos por la Provincia para establecer la Red de Ferro-Carriles han sido gastos eminentemente reproductivos, que ademas de sus entradas propias ofrecen otros muchos mayores que cobra directamente el Gobierno en los numerosos pueblos y colonias formados á los màrgenes de aquellos.

Los nuevos ferro-carriles contratados están ya en construcción unos y otros en estudio; ellos están destinados á servir las necesidades del presente y facilitar la llegada á nuestros puertos de la carga trasportada por los otros ferro-carriles de trocha de un metro que se estienden al Norte de la República.

III PARTE

Ferro-Carril Oeste Santafecino

I

CONSTRUCCION DE LA LINEA

La línea es de trocha ancha de m. 1.676 tiene con sus ramales 209 kilómetros 750 metros de largo y comprende:

K. 125.375. Via Principal de Rosario á Juarez Celman de los que k. 2.275 son en la Provincia de Córdoba.

75,000 Ramal desde la Estación intermedia Villa Casilda hasta Melincué.

9.375 Linea de circunvalación.

209.750 kilómetros.

El perfil trasversal es el normal, con banquinas de ancho suficiente, y zanjas laterales de desagüe en buen estado.

Las pendientes máximas de la línea son de 5 p. mil.

Las curvas, tienen en general un desarrollo muy grande, y con excepción de las ejecutadas á la salida de la Estación Central. que exeden de 500 metros, tienen rádios desde mil hasta tres mil metros. Este último rádio es el mas generalmente adoptado.

Los pasos á nivel están en condiciones regulares y tienen rampas de acceso de poca pendiente.

Los desmontes tienen taludes de 1 p. y sus perfiles se mantienen normales aun despues de lluvias fuertes y prolongadas, debido á la consistencia del terreno.

El balasto está hecho con tierra vegetal y tiene su perfil normal de 1 por 1 1/2.

II

VIA PERMANENTE

Los rieles usados en la línea son de acero, tipo Vignole, del pese de kilos 20 por metro corrido, por todo el trayecto primitivo desde Rosario à Villa Casilda.

Para las líneas recien construidas, esto es desde Villa Casilda hasta la punta de rieles á Juarez Celman y en el ramal Melincué, los rieles son del mismo tipo pero de peso mayor, ó sea 28,500 kilos por metro corrido.

Los durmientes empleados en la vía Permanente son de madera dura, y en casi su totalidad de quebracho, entran 1125 por kilómetro como término medio, y 1250 en los puntos de mas importancia, y en los altos terraplenes. Sus dimensiones generales, como medio son 2 m. 70.×0.24×0.12, habiendo observado sobre varios kilómetros de línea destapada para arreglarse los terraplenes y levantar la vía, la buena distribución de ellos entre punta de rieles, y su regularidad de dimensiones.

Desagues. En los cañadas en donde ha sido necesaria la construcción de altos terraplenes, y en todas las depresiones del terreno se han construido las alcantarillas necesarias, algunas de grandes dimensiones con correspondientes canales yendo á desaguar á lagunas ó al rio Carcarañá. Por lo tanto no se han encontrado á lo largo de la línea depósitos de agua permanentes, aun despues de las grandes lluvias de año precedente.

En Villa Casilda de donde sale el ramal á Melincué se han aprovechado del fuerte desmonte allí existente para colocar en el punto mas alto los semafores y señales y la casilla de guarda-via de donde se dominan las tres líneas facilitándo de este modo la seguridad de los trenes en el servicio del Empalme.

Los gastos de conservación de la vía permanente (cuadro n° 1) en el año 1888 ha sido 57,482 equivalente á $ 273 por kilómetro de línea explotada.

EDIFICIOS, ESTACIONES

Son 15 las estaciones de 1ª 2ª y 3ª clase sobre toda la extensión de la línea, las que, dadas las condiciones presentes, de tráfico están provistas de las oficinas necesarias para el servicio de explotación. Aumentado el tráfico, habrá algunas de estas que deberán ser elevadas á categoria superior ensanchándolas. Todas tienen galpones y muelles laterales para carga, desvios generales y apartaderos. En algunas Estaciones para facilitar el tráfico se han colocado desvíos ó galpones particulares, siendo el desvío de propiedad de la Empresa, y los gastos por cuenta del interesado.

En la Estación Central hay un número suficiente de líneas auxiliares para carga, descarga y composicion de trenes, y dos vías para otras tantas canaletas movibles instaladas en la barranca para el embarque de cereales. Hay otra vía que por un plano inclinado sobre la barranca hace el servicio de carga y descarga de materiales para la Empresa y para particulares; el plano inclinado está servido por un guinche á vapor para la tracción de las zorras. El muelle del bajo de

la barranca, al que atracan buques de alta mar es de propiedad de la empresa y tiene desvíos de seguridad para prevenir accidentes en caso de rotura del cable de tracción.

La Empresa piensa establecer dos líneas para el servicio de este plano inclinado, equilibrando así el trabajo de los cables, y haciendo mas espédito el servicio.

Un ramal llamado "A los Graneros", de 7,700 metros de largo sale de la Estación Central y, sobre la línea principal arranca con dos curvas formando un triángulo de cuyo vértice sale la línea á los "Graneros". Este triángulo permite que los trenes de carga tanto á la ida á Graneros como á la vuelta, entren sobre la línea principal con la locomotora á la cabeza.

De la línea principal, sale otro ramal llamado "A la Aduana", de 1,675 metros de largo que baja por la barranca á lo largo del puerto hasta la "Aduana": Estos dos ramales de la "Aduana" y de los "Graneros" son los que forman la línea de circunvalación de 9,375 metros de largo, que empieza en la Aduana y termina en los Graneros contando la Línea Principal y abrazando en su trayecto la ciudad por tres lados.

El gasto de conservación de edificios para 1888 (cuadro n° 2) fué de $ 742.11.

Servicio de agua.

El servicio de alimentación de agua sobre la línea, responde á las necesidades de la explotación. Los depósitos son de fierro sobre torres de mamposteria á sección circulares, las bombas son movidas por malacates, menos la de la Estación Central, que tiene una bomba á vapor; el servicio costó (cuadro n° 1) en el año 1888 la cantidad de $ 7,048.27 ó $ 33.50 por kilómetro de via explotada.

Casas Camineras.

De estas hay once á distancias variables de 8 á 12 kilómetros de cada Estacion, y en ellas residen las cuadrillas permamentes, las que tienen que visitar un recorrido medio de 10 kilómetros de vía, cinco por cada lado de la casa caminera de su residencia.

De este modo la mantención de la vía está asegurada en todo su trayecto y de una manera normal. Ademas de las cuadrillas permanentes hay cuadrillas volantes provisorias para refaccionar los desperfectos de la vía en caso de lluvias extraordinarias. A la fecha de esta inspección habia cuadrillas volantes con un número complesivo de 85 trabajadores, de los que una parte habian ido á reforzar las cuadrillas permanentes.

Cercado. No existen sobre la generalidad del trayecto cercos laterales à la vía, tan solo en algunos puntos muy poblados y en donde cruzan Estancias.

Obras de arte.

Los puentes y alcantarillas sobre la Línea Principal y Ramales, si no tienen mucha importancia por sus proporciones, por no atrave-

sar grandes cursos de agua, están bien situados y demuestran que ha sido estudiada prolijamente la hidrografía del terreno y el regimen de los cursos de agua antes de proceder á la fijación de las respectivas obras de arte. Los gastos de conservación de obras de arte (cuadro n° 1) en el año 1888 fueron de $ 2012.

TELÉGRAFO

La línea telegráfica sirve todo el recorrido del Ferro-Carril, es de dos hilos hasta Villa Casilda, y de un solo hilo hasta punta de Rieles, á Juarez Celman sobre la vía principal y hasta Melincué. Los poste son de palma negra, 13 por kilómetro, término medio; los aparatos son de Siemens.

Los Gefes de Estación son los telegrafistas.

La Estación Central tiene un taller de relojeria, provisto de los útiles necesarios, en donde se reparan los aparatos telegràficos y los relojes de servicio de la Línea.

Semafores y Señales. El sistema de aparatos para seguridad de los trenes en marcha como semafores, señales etc. es de construcción aprobada; y se halla establecido de una manera completa para el servicio.

IV

TREN RODANTE

Locomotoras Doce son las que prestan servicio de las que diez son de construcción inglesa y dos norte-americanas: son de tipo mixto para carga y pasageros, cilindros exteriores y hogares dispuestos para quemar carbon de piedra. El peso de cada locomotora vacía es de toneladas 19, en servicio 23 toneladas.

El recorrido medio por año para cada locomotora en 1888 ha sido de 22,900 kilómetros, (cuadro n° 3) lo que es un término muy bajo de recorrido; de modo que aun teniendo en cuenta que los ramales absorven una porciòn del material de tracciòn, este nùmero de locomotoras seria suficiente aun en los momentos de pedido máximo de tráfico, pudiendo doblarse fácilmente su recorrido kilométrico anual.

Debido tambien á este escaso recorrido las locomotoras estàn en buen estado de servicio encontrándose á la fecha dos en reparación en Talleres para cambio de placas del hogar y piezas importantes.

RECORRIDO KILOMÉTRICO Y CONSUMO

El recorrido total de las locomotoras (cuadro n° 3) comprendiendo las maniobras, fuè por todo el año, de kilómetros 274,349 con un consumo de carbon de kilos 2.200,300; lo que dá un gasto de carbon por kilómetro recorrido de tren de kilos 8.02 que es una media regular.

Las reparaciones diarias de servicio se hacen con regularidad. La conservación de máquinas por el año 1888 ascendió á $ 30,675 (cuadro n° 1).

COCHES Y WAGONES

Son del sistema americano; los salones son 8 de I clase, 11 de II clase, en total 19 coches, de doble bogie; wagones de carga son de dos y tres ejes y las plataformas de 8 ruedas ó doble bogie y son 178 y 8 furgones en total 186.

El alumbrado en los coches de pasageros se ha hecho hasta la fecha con lámparas á kerosene, pero ya se han impartido órdenes para cambiarlas con lámparas de aceite perfeccionadas.

Los coches de II clase y la mayoría de los wagones de carga han sido construidos en los talleres de la empresa con ruedas y ejes traidos de Europa. Su construcción es sólida.

A todos los coches y wagones, en lugar del sistema presente de enganche y tracción central, se les está aplicando el otro sistema de doble cadena con enganche á tornillo y topes laterales, que presenta mayor seguridad.

Velocidad de los trenes. La velocidad media de los trenes es de 30 kilómetros por hora. El cuadro n° 2 indica el kilometraje de las locomotoras, coches y wagones de carga desde el año 1883 hasta 1888 inclusive y el recorrido total.

V

TALLERES

Se encuentra en la Estación Central, cerca de la barranca en la margen del rio, teniendo facilidades para recibir materiales y carbon directamente de abordo de los buques que atracan al muelle inmediato.

Hasta el presente los talleres han podido servir para las necesidades de la línea; pero es evidente que con el aumento consiguiente del tráfico, y con la adición de la nueva línea en proyecto, serán insuficientes y será necesario trasladarlos en punto mas conveniente para darles la extensión impuesta por el servicio.

Los Talleres tienen todos los departamentos necesarios para la conservación y reparación del tren rodante, es decir: Carpintería, herrería, fundición de bronce y de fierro, tornería y ajuste, monaje de locomotoras, zanjas para reparaciones diarias de locomotoras, taller para montaje de coches y wagones, taller de pinturería, y los almacenes generales.

Las reparaciones á las locomotoras, aun de importancia, como cambio de movimiento, cambio de tubos, nuevos hogares etc., se hacen en los talleres mismos, como se ha hecho la mayor parte de los wagones de carga y plataformas y coches de II clase.

Habia á la fecha en reparación total, dos locomotoras, y en cons-

trucción un coche para inspección, varios wagones de carga y breks, de los que algunos ya están listos para ser puestos en servicio.

El personal ocupado por los talleres y sus dependencias es al rededor de 150 indivíduos bajo la dirección de un Gefe de Talleres quien lleva la contabilidad de los mismos, y funciona como Gefe de tracción siendo ayudado por auxiliares competentes.

VI

Tráfico. El tráfico sobre esta línea y ramales está en aumento progresivo, debiéndose tener en cuenta que durante el año 1887 el exeso de tráfico sobre el normal se debe al trasporte por cuenta de la empresa de los materiales de vía permanente para la construcción de las nuevas líneas que construidas en 1887 se libraron al servicio público á principios y mediados del año 1888 y cuyo peso fué de 15,064 toneladas.

	1884	1885	1886	1887	1888
Toneladas arrastradas	25.210	43.109	34.524	85.599	74.697

Las 74,697 toneladas de carga del año 1888 se descomponen así: Carga de Rosario arriba: Toneladas 36,060
" á Rosario " 38,637
74,697

Pero si en lugar de total de toneladas consideramos el número de toneladas arrastradas por los kilómetros recorridos por los mismos, tendremos: En el año 1887, toneladas kilométricas 4.320,111
1888 toneladas kilométricas. 4.836,188 — lo que dá una diferencia á favor del año 1888, y que comprende un total de carga útil efectivo de productos, no habiendo tenido que trasportar en este año sino una parte mínima de materiales para la construcción del Ramal á Melincué.

Composición de Trenes. El tràfico se hace generalmente por medio de trenes mixtos de pasageros y carga, no habiéndose todavía establecido trenes normales esclusivos de carga sobre la línea principal; habiéndolos tan solo por el Ramal á Graneros y Aduana—Se hacen trenes especiales de carga para la línea principal en los tiempos de la cosecha y en caso de exigencia de servicio.

La línea de circunvalación que comprende el Ramal á Graneros y el Ramal á la Aduana, ha sido establecida para recibir y llevar la

carga directamente al punto de embarque, y sin duda han contribuido poderosamente al desarrollo del tráfico disminuyendo los gastos y facilitando la remisión de los productos á su destino.

Clase de Tráfico. El tráfico descendiente, esto es, desde Juarez Celman y Melincué hasta Rosario se compone en su totalidad de trigo lino, maiz, afrecho, harina, lana y cueros, para el consumo de los centros principales y para exportacion.

El tráfico ascendiente, esto es, desde Rosario hasta las Estaciones extremas se compone principalmente de artículos de almacen, máquinas agrícolas, ferretería, madera, fierro y materiales de construcción.

VII

Contabilidad. Por la colección de impresos del servicio de explotación que se adjunta, la contabilidad en el Ferro-Carril Oeste Santafecino se lleva con mucha prolijidad.

Las estaciones trasmiten diariamente á la central los siguientes partes diarios:

" Parte de los boletos de pasages vendidos en el dia.
" Factura de equipajes y encomiendas recibidas.
" " " " " despachadas.
" Nota de guías de cargas recibida y despachada.
" Factura de telégramas recibidos.
" " " " despachados.
" Telégrama diario de recorrido en cada Estación de wagones cargados recibidos, cargados para expedir, wagones existentes y wagones necesarios para cargar.
" Resumen de recaudación del dia.
" Parte diario de los Gefes de Estación con detalles de la composición de los trenes, número de la máquina, y kilometraje, dirijido al Gefe de movimiento.

De estos, los partes que expresan pagos, van por duplicado, y una copia, despues de confirmado por la contaduría, se devuelve á los Gefes de Estaciones.

Las Estaciones llevan ademas los libros siguientes:

" Un libro de los telégramas públicos despachados y cobrados.
" Un libro copiador de telégramos públicos.
" " " " " " de servicio.
" " " de las cargas despachadas; otro de las recibidas.
" " " de los equipajes y encomiendas despachadas.
" Otro de las recibidas.

Mensualmente las Estaciones remiten un extracto de cuenta por boletos de pasage espedidos en el mes, que sirve de control á los partes diarios.

Los maquinistas, hacen tambien su parte diario al Gefe de tracción esplicando el número de wagones vacios y cargados de que se

compone el tren, el trayecto recorrido, el tiempo empleado, con las observaciones por accidentes y sus causas.

Los Talleres, llevan libros de apropiaciones y análisis que pasan á la Contaduría.

La Bodega, lleva un libro de entradas y salidas y diariamente manda á contaduría un parte de las entradas y salidas con notación de su valor para cada objeto entregado y de la existencia en almacenes á la fecha por cada artículo.

En la inspección hecha se ha observado que todas las Estaciones llevaban su contabilidad al dia asentando las partidas regularmente.

La contaduría por los partes diarios que recibe, procede á la formación de sus libros secundarios, adonde por cada concepto se anotan las operaciones diarias, sirviendo estos en seguida para formar el libro diario, el libro mayor y el libro de caja.

Los diversos libros examinados han demostrado que podia sacarse la posición exacta de la empresa y el estado de valores á la fecha de la inspección, esto es al dia.

VIII

Entradas y gastos. El estado comparativo de las entradas y gastos desde el 1884, primer año de explotación, hasta fines de 1888 se deducen del siguiente cuadro:

	1884	1885	1886	1887	1888
	$	$	$	$	$
Entradas	76787.85	129454.45	118433.79	219922.25	277015.12
Gastos	102311.00	131778.00	149091.00	186769.18	336903.77
Gastos % de entradas	% 133.24	% 101.795	% 125.886	% 84.925	% 121.619

Teniendo en cuenta que el año 1886 fué año de mala cosecha, se observa en las entradas una progresión creciente. La explotación de las líneas en 1887 dió un sobrante de productos sobre los gastos; mientras que la del año 1888 dá una disminución siendo los gastos superiores á las entradas $ 59,888.00.

Se esplica este exedente de gastos por el hecho de haberse abierto al servicio público en diversas épocas del año 1888 el Ramal á Melincué de 75 kilómetros, y la prolongación de la línea Principal desde Villa Casilda á Juarez Celman de 72 kilómetros de extensión, en total 147 kilómetros de vía nueva, esto es triplicando el recorrido existente en 1887.

Un desarrollo tan rápido se hizo sentir forzosamente en la explotacion.

Los gastos generales, si por una parte aumentan en proporción del recorrido de las líneas en servicio, por la otra las zonas recien atravesadas por la vía férrea no se resienten de su influjo sino despues de un cierto tiempo, y no producen en el primer año de explotación un aumento de tráfico suficiente á cubrir sus gastos.

Los gastos por *kilómetro de tren* por los diversos años de explotación se deducen del cuadro siguiente:

	1883	1884	1885	1886	1887	1888
Kilometraje de tren	20553	105013	111247	107712	113163	265351
Gasto total anual		102311	131778	149091	186769	336903
		$	$	$	$	$
Costo por kil. de tren		0.974	1.184	1.384	1.650	1.269

Los gastos por *tonelada kilométrica* por los dos años 1887 y 1888 han sido los siguientes:

	1887	1888
Toneladas kilométricas trasportadas	4.320,111	4.836,188
	$	$
Gastos totales	186,769	336.903
Costo por una tonelada kilométrica	0.0432	0.0697

IX

CONSIDERACIONES GENERALES

El territorio servido por el Ferro-Carril Oeste Santafecino, está cultivado en su primera sección con cereales, habiendo pocas estancias. Es de los más feraces, y su cultura ha sido eficazmente ayudada por la facilidad que ofrece el Ferro-Carril para llevar los productos del suelo al punto de embarque con un recorrido medio de solo cien kilómetros. Esta ventaja es el elemento mayor de su prosperidad permitiendo á los productos de esta zona de competir con los de tierra mas adentro. El territorio atravesado por el ramal á Melincué como el desde San José á Juarez Celman, está trasformándose rápidamente de estancias y terrenos incultos, en campos labrados, los que en breve se encontrarán produciendo cereales para exportación.

A medida que la población aumente y entre en la órbita del movimiento tambien las zonas adyacentes á las que están al costado de la línea no hay duda que aumentará el tráfico y será ésta productiva.

Este hecho no tardará mucho en producirse cooperando á su realización: las condiciones económicas del trasporte, las buenas condiciones del territorio para producir, y el aumento de la población agrícola en proporciones inesperadas.

tafecino

ES

AN	SANFORD		CHABAS		VILLADA		FIRMAT		MELINCUÉ		TOTALES	
94	295	49	2912	35	224	86	306	06	3802	60	115203	09
11	—		43	34	—		—		15	58	1404	31
17	6	34	124	37	10	71	4	40	72	31	5361	82
10	24	80	100	45	16	15	7	40	81	75	3186	01
55	509	29	4463	13	646	91	76	43	5114	49	139194	23
89	19	38	92	21	75	38	—	50	148	52	5440	43
94	—		17	18	15		—		1	96	2986	80
77	—		—		—	10	—		—		1267	39
10	—		—		—		—		—		1069	88
	—		—		—		—		—		1901	16
57	855	30	7753	03	989	11	396	79	9237	21	277015	12

RE	NOVIEMB.		DICIEMBRE								TOTALES	
86	11073	65	11924	61							115203	09
67	101	08	164	92							1404	31
17	457	45	704	36							5361	82
20	295	45	461	90							3186	01
89	9950	70	7785	89							139194	23
70	404	64	449	02							5440	43
07	272	53	130	88							2986	80
01	8	05	5	48							1267	39
80	5	30	377	81							1969	88
42	420		463	29							1901	16
79	22988	85	22468	18							277015	12

FerroCarril Oeste

AÑO 1888.

CONCEPTOS	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO
Dirección	1034 80	890	960	1020	1060	1060
Contaduría	561	547 54	539 34	550	550	550
Talleres	479 27	382 78	514 21	427 92	470 09	397 14
Telègrafos	284 67	145	132 89	567 27	342 36	403 70
Gastos Generales	246 16	350 59	620 37	414 91	619 99	654 06
Alimentación de Máquinas	307 19	264	363 59	386 77	437 27	542 45
Recorrido de Trenes	470 80	445 10	629 73	322	303 50	378 44
Ramal á Graneros	185	240 25	208 50	215 50	244 92	276 44
Almacenes	355	201 67	145	145	145	139
Tracciòn	1202 20	1467 70	1502 10	1657 67	1625 92	1643 67
Carga y descarga	723 18	515 89	729 89	876 89	795 68	839 40
Movimiento	635	794 17	839 50	881 96	838 40	827 40
Consumo de Máquinas	3345	2644 37	4357 95	3007 50	2907 60	3322 20
Accidentes	—	—	—	5115 48	—	—
Reclamos	—	61 59	—	—	—	15
Conservaciòn de la vía permanente	5583 44	4613 31	4368 39	4125 80	5018 70	4689 81
" Tren Rodante	1694 44	1562 62	1863 29	1751 82	2058 47	2379 57
" Edificios	112 12	—	179 24	114 27	95 56	
" Máquinas	2275 24	2583 40	2131 97	2312 98	2318 39	1934 58
Impresos y gastos de Oficinas	244 81	299 75	36 77	2850 41	362 85	481 75
Obras de fàbrica	560 65	200 25	157 38	—	—	—
Intereses	—	=	2014 10	—	—	2502 08
Estaciòn Rosario	901 86	841 15	868 35	1081 83	986 71	916 40
" Perez	142 66	126 36	118	146 07	124 30	130 15
" Zavalla	147 12	125 76	179 71	171 76	184 88	201 69
" Pujato	130 67	127 79	139 80	128 01	160 06	153 02
" Villa Casilda	842 75	946 46	843 01	843 61	803 76	820 70
" Palacios	157 82	163	153 86	159 90	140 55	131 90
" Arequito	184	163 24	203 88	212 63	199 58	197 65
" San Josè de la Esquina	619 93	632 98	527	544 87	538 68	517 23
" Arteaga	185 07	212 80	154 15	145 22	120 94	187 63
" Juarez Celman	337 08	332 84	325 79	377 46	361	312 01
" Sanford	—	—	—	241 52	191 75	171 97
" Chavas	—	—	—	193 50	170 10	156 19
" Villada	—	—	—	—	—	=
" Firmat	—	—	—	—	—	—
" Melincuè	—	—	—	—	—	—
	23948 90	21882 36	25867 76	31030 53	24177 01	26933 83

Santafecino

EGRESOS

JULIO	AGOSTO	SETIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTALES
$ 1060	1070	1070	1070	940	1010	12274 80
550	550	550	550	59 33	600	6691 21
501 26	427 85	387 15	448 73	521 20	536 49	5494 09
387 13	405 70	297 33	228 03	189 80	751 29	4135 17
518 70	384 19	472 61	671	631 50	989 19	6573 27
736 29	683 32	597 87	690 97	713	1525 56	4220 70
293	293	297 44	292 20	198	297 49	2836 14
238	263 01	233 50	223	228 25	277 75	2146 67
164 67	75	175	175	175	151 33	20049 09
1689 67	1816	1768	1827	1837	1952 16	6883 10
726 06	688 39	658 27	754 88	747 21	847 43	9946 48
759 30	798 67	726 50	917	806	1063 58	40041 58
5912 20	3468 60	3093 40	3052 80	3972 80	3607 56	20217 45
—	—	—	—	—	15061 97	116 39
40	—	—	—	—	—	37482 89
4723 84	4911 55	4393 04	5022 20	4925 63	5104 93	24989 60
1914 32	2312 65	2094 40	1885 12	2188 19	3284 81	742 01
91 77	—	—	—	96 50	—	30675 53
2544 41	3024 94	2443 70	52 35	2402 64	4229 38	9458 60
954 13	163 75	510 40	2473 90	340 60	1557 16	2012 50
—	—	3133 36	1676 22	630 74	463 48	11580 23
1051 43	1048 12	1025 60	948 65	1004 45	3950 69	11716 26
117	130 05	126 42	142 12	136 52	1043 71	1566 75
177 62	174 80	191 08	154 06	176 88	127 10	2212 21
138 41	150 44	134 03	126 90	148 39	329 92	1647 86
761 34	771 03	820 67	836 16	843 20	130 34	10329 07
130 08	130 64	128 87	132 66	123	1196 38	1658 23
195	207 85	197 12	202 30	199 05	105 95	2358 28
470 85	456 48	379 84	364 24	377 20	198	5774 35
128 61	136 28	137	134 41	115	345 05	1810 97
353 65	340 50	316	318 98	275	153 86	4186 37
164 80	172 63	122 36	139 08	126 07	535 08	1547 96
159 40	155 —	142 76	117 50	115	217 78	1339 43
—	—	382 50	154 01	131 18	129 97	704 29
—	—	253 90	148 35	151 63	136 60	651 21
—	—	535 80	385 24	426 93	117 15	1784 87
—	—	—	—	—	456 90	
24979 01	25292 44	27691 92	26295 37	26356 80	52244 84	$ 336903 77

Ingresos $ 277,015.12 Egresos $ 336.903.77

Gastos 121.60 % de las entradas.

Ferro Carril Oeste Santafecino

Cuadro del kilometraje recorrido por las locomotoras Coches, Furgones y Wagones desde el dia 4 de Noviembre de 1883 en que se abrió al servicio público esta linea hasta 31 de Diciembre 1888.

AÑO 8	LOCOMOTORAS	COCHES	FURGONES	WAGONES	Recorrido total
1883	20.538	25.340	13.705	11.810	71.393
1884	105.013	139.323	81.457	200.805	526.598
1885	111.247	173.053	83.769	403.351	771.420
1886	107.712	167.338	81.636	364.507	721.193
1887	113.160	217.036	106.249	941.368	1.377.816
1888	265.351	496.199	197.818	1.469.617	2.428.985
Totales	723.024	1.218.289	564.634	3.391.458	5.897.405

Ferro-Carril Oeste Santafecino

Estado del kilometraje recorrido por las locomotoras que han arrastrado el tren rodante durante el año 1888.

			kilómetros
Màquina	N°. 1	Iriondo	19.401
"	" 2	Casado	19.383
"	" 3	Carlitos	31.885
"	" 4	General Roca	18.792
"	" 5	Galos	31.965
"	" 6	Presidente Juarez Celman	28.920
"	" 7	Sastre	31.918
"	" 8	Dam	25.201
"	" 9	Rosario	18.648
"	" 10	Santa-Fé	22.604
"	" 11	Candelaria	11.759
"	" 12		4.875
			265.351
		Por maniobras en Estaciones	8.998
			274.349
		Consumo de carbon por las locomotoras 2.200,300 kilos.	
		Consumo por kilómetro de recorrido 8.02 kilos.	

IV PARTE

Ferro-Carril Oeste Santafecino

La explotación de esta línea durante al año 1889 está expresada en los cuadros que siguen:

Tracción

Kilometraje recorrido por las Locomotoras	274.222
" " por los Coches y Furgones	878.844
" " " " Wagones	1.623.137
Total de kilómetros	2.776.203

Pasageros

El total de pasageros durante el año, ha sido de 131.437.

Carga

El tráfico sobre esta Línea y Ramales está representado por toneladas 112.790,263 en contra de 74.697,215 del año precedente, siendo el aumento en 1889 de 38,093 toneladas. Las toneladas de carga kilométricas en 1889 han sido de 6.643,954 contra 4.836,181 del año precedente con aumento de 1.807,773 toneladas kilométricas. Los gastos totales de explotación ascendiendo á $ 619,389.30 el costo de trasporte por una tonelada kilométrica es de $ 0,0932 siendo en 1888 de $ 0,0697 y en 1887 de 0,0432.

Esta diferencia en mas en el precio de trasporte sobre el año precedente procede de los gastos extraordinarios de reparación causados por las inundaciones.

Recorrido de trenes

El recorrido de trenes en 1889 fué de 274,222 kilòmetros con un gasto de $ 619,389; lo que dá un costo de tracción de $ 2.25 por kilómetro de tren.

ENTRADAS Y GASTOS

El cuadro N° 4 que se adjunta, dà el Balance de Rentas del Tráfico en los semestres del año 1889 sobre estas Lìneas en sus diferentes conceptos de entradas y de gastos.

El estado comparativo de èstas desde el 1884 hasta 1889 y primer trimestre 1890 se deduce del cuadro N° 5. Los cuadros prece-

dentes N° 4 y 5 demuestran el desarrollo notable del tráfico de esta Linea que en 1889 alcanzó el doble del año precedente; notándose tambien una disminución en la proporción de Gastos por ciento de Entradas.

Este desarrollo es debido á la apertura de las nuevas líneas á Melincué y á la Colonia Juarez Celman, frontera de Córdoba, como tambien al producto de una vasta colonización que principió el año anterior.

Estas causas han sido confirmadas por el resultado de la explotación del primer trimestre de este año de 1890.

Por el estado comparativo N° 6 que se adjunta, entre los primeros tres meses de 1889 y los correspondientes de 1890 se deduce un aumento de entradas considerable en favor de este último trimestre siendo éstas de $ 82,879 por el primer trimestre 1889, y $ 214,045 por el mismo trimestre de 1890 y siendo los gastos respectivamente $ 116,220 y $ 168,565.

El resultado de la explotación del primer trimestre del año corriente dá un exeso de entradas sobre los gastos de $ 45,480.43, siendo la proporción de estos el 78.75 por ciento de entradas.

Segun estos antecedentes, y los que posee esta Dirección General, es de admitirse que en el presente año (aun cuando el trasporte de cereales sea menos importante en el 2° semestre) el F. C. Oeste Santafecino obtendrá las utilidades que derivan del aumento de la producción agrícola, y del desarrollo comercial que se nota en los pueblos y Colonias que esa línea atraviesa.

Santa-Fé, Junio de 1890

C. DELLA BEFFA
SECRETARIO

J. LARGUÍA
DIRECTOR GENERAL

Ferro-Carril Oeste Santafecino

BALANCE DE RENTAS DEL TRÁFICO EN LOS DOS SEMESTRES DEL AÑO 1889

INGRESOS

CONCEPTOS	1° semestre		2° semestre	
Pasageros	$ 81.842	28	$ 94.417	26
Equipajes y Encomiendas	6.667	98	7.589	57
Telégrafo	2.365	84	2.429	01
Mercancias y Adicionales	115.368	82	206.397	46
Especiales y varios	121	95	6.072	22
$	206.366	87	316.905	52

EGRESOS

CONCEPTOS		1° semestre		2° semestre	
Dirección y Cantaduria		$ 11.838	16	$ 17.335	21
Telégrafo		1.970	61	2.980	60
Talleres		10.677	52	9.817	68
Tracción	Locomotoras	38.145	40	64·085	90
	Alim. de Máq.	22.733	50	20.111	56
Tren R. Conservación		27.345	65	44.677	07
Tráfico y Estaciones		40.173	29	60.861	78
Via y Obras	Ordinarios	48.191	64	62.152	51
Edificios	Estraordina.	51.761	74	23.306	27
Gastos Generales y Varios		28.695	72	37.807	39
$		275.753	23	343.636	07

RESUMEN

	$	
Total de entradas del año de 1889 " " " " "	523.272	39
id. de salidas " " " " " " " " " "	619.389	30
Exeso de Gastos " " " " " " $	96.116	91

Proporción de gastos 1 °/₀ de entradas: 118.36

Ferro Carril Oeste Santafecino

ESTADO COMPARATIVO DE ENTRADAS Y GASTOS DESDE 1884 HASTA 1889.

	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890 1° trimestre
Entradas	$ 76.787.85	$ 129.454.65	$ 118.433.75	$ 219.922.25	$ 277.015.12	$ 523.072.39	$ 214.045.99
Gastos	102.311.00	131.778.00	149.091.00	186.769.18	336.903.77	619.389.30	168.565.56
Proporción de Gastos por ciento de Entradas	133.24	101.795	125.886	84.925	121.619	118.36	78.75

Ferro Carril Oeste Santafecino

ESTADO COMPARATIVO DEL MOVIMIENTO HABIDO EN LOS PRIMEROS TRES MESES DE 1889 y 1890

INGRESOS

Enero Febrero Marzo	Pasageros	Equipajes encomiendas	Telégrafo	Mercancias	Especiales			Totales
1889	$ 39.444 48	2.981 48	1.060 88	39.392 18				8.2879 02
1890	56.278 28	4.524 07	1.745 59	148.786 35	2.711 70			214.045 99

EGRESOS

Enero Febrero Marzo	Dirección y Contaduria	Telégrafo	Talleres	Tracciòn	Tren Rodante	Tráfico Estaciónes	Via y obras Edificios	Gastos Generales	Totales
1889	$ 5.697 66	734 14	5.498 51	25.818 70	7.111 22	18.182 68	43.479 30	9.697 96	116.220 17
1890	8.794 89	910 21	5.231 61	48.186 17	28.980 85	30.324 11	39.352 75	6.784 97	168.565 56

PASAGEROS

en 1889—31.466
en 1890—32.740

CARGA TRASPORTADA

	Ascendente	Descendente	TOTAL
1889	7.103.489 kilos	17.556.698 k.	24.660.187 kilos
1890	7.283.390 kilos	26.359.480 k.	33.642.870 kilos

B. B. B.

Ferro Carril de Santa Fé á las Colonias

BALANCE DEL TRÁFICO EN EL PRIMER SEMESTRE DE 1890

ENTRADAS	1° SEMESTRE		SALIDAS	1° SEMESTRE	
Pasageros	263.998	45	Vìa permanente	140.407	69
Encomiendas	27.193	76	Locomotoras	228.830	45
Cargas	550.780	07	Talleres	35.219	03
Trenes especiales	10.710	00	Coches y Wagones	41.137	87
Telégrafos	6.727	26	Tráfico	156.427	97
Varios	25.771	38	Dirección	124.784	39
			Telégrafo	19.146	34
$	885.180	92	$	745.953	74

RESUMEN

Total de Entradas del 1° Semestre del año 1890	$	885.180 92	
" " Salidas " " " " " "		745.953 74	Proporción de gastos °/₀ de Entradas 84.27
Producto líquido	$	139.227 18	

El presente cuadro manifiesta en estado de la Explotaciòn durante el primer semestre de 1890.

INDICE

Decreto de Creación

DE LA

DIRECCIÓN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

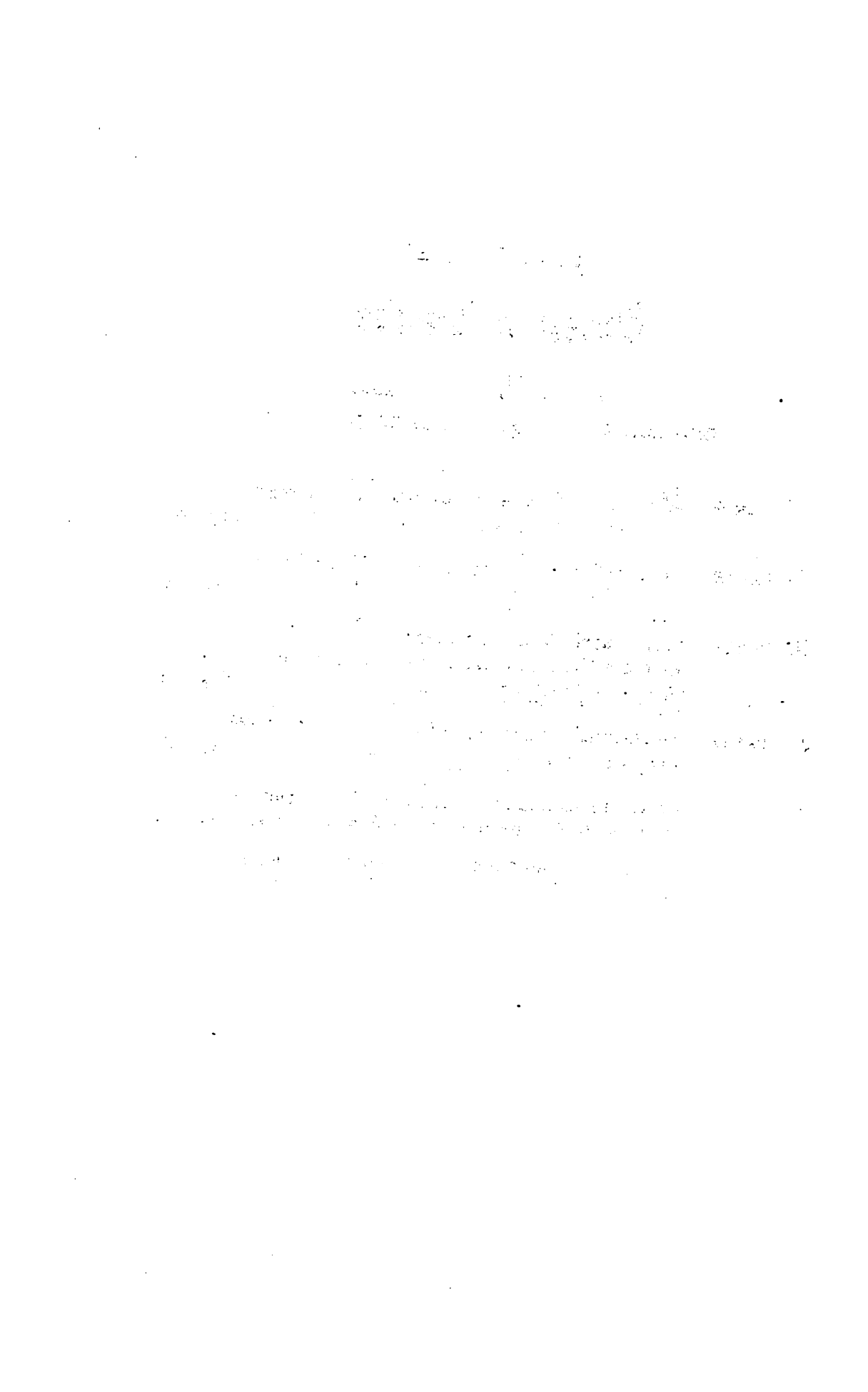
I PARTE—Memoria á S. S. el S. Ministro de Hacienda y Obras Pùblicas, Esplotación año 1888. Pag. 4.

II PARTE—Memoria sobre la Esplotación de los Ferro-Carriles año de 1889. Pag. 15.

III PARTE—Ferro-Carril Oeste Santafecino. Memoria General y datos de esplotación de los años 1884 hasta 1888 inclusive. Pag. 29.

IV PARTE—Ferro-Carril Oeste Santafecino. Memoria sobre la Esplotación del año 1889. Pag. 45.

Datos de esplotación del tráfico del 1r Semestre 1890 del F. Carril Santa-Fé á las Colonias. Pág. 50.



MEMORIA

DE LA

DIRECCIÓN GENERAL

DE

FERRO-CARRILES

PROVINCIALES

DE

SANTA-FÉ

AÑO 1890.

Santa-Fé

Imp. EL PROGRESO Esperanza

1891

Dirección General

DE LOS FERRO-CARRILES PROVINCIALES

Santa-Fé, 25 de Abril de 1891

Ferro-Carriles de la Provincia

EXTENSIÓN DE LAS LINEAS

En el año de 1890 la Red de Ferro-Carriles de propiedad de la Provincia fué aumentada de la 3ª Sección de la Linea de Reconquista desde Calchaquí kilómetro 204 hasta Reconquista kilómetro 318, por una extensión de 114 kilómetros.

El total de Líneas explotadas en 1890, fué de 813 kilómetros, contra kilómetros 699 del año 1889 y kilómetros 590 del 1888.

Además se encuentran en construcción las Lineas siguientes:

De Manuel Galvez á San Cristóbal	Kilómetros	120
" Santa-Fé, línea directa al Rosario	"	164
" Empalme á Sto-Tomé (15) de Maciel á Gaboto (10)	"	25
	Kilómetros	309

La línea directa al Rosario se espera librarla al servicio público dentro del año corriente, habiéndose acordado la autorización de construir sobre el Rio Salado un puente provisorio. De este modo la Capital de la Provincia estará en comunicación con el Rosario por una linea directa cuyo trayecto es 20 kilómetros más corto del otro de la Compañía Inglesa por Irigoyen.

El estado de las líneas de propiedad de la Provincia, arrendadas á la Compañía Fives-Lille al 31 de Diciembre 1890 es el siguiente:

a Líneas construidas y en esplotacion			kilómetros	813
b Líneas en construcción				
Manuel Galvez á San Cristóbal	kilóm.	120		
Línea directa al Rosario	»	164		
Ramal Empalme á Sto-Tomé	„	15		
Ramal Estación Maciel á Gaboto	»	10	»	309
c Líneas á construir				
Calchaquí al Paralelo 28°	kiló.	179.600		
Varios	„	11.400	»	191
Total de kilómetros				1,313

Además de estas líneas de propiedad de la Provincia, hay que añadir:

1° Líneas del Ferro-Carril Oeste Santafecino garantido, y cuya extensión en servicio es de kilóm. 209.750

2° Las siguientes líneas de propiedad particular, en el territorio de la Provincia, abiertas al tráfico durante el año de 1890 y principios de 1891:

De Irigoyen á Santo-Tomé	kilómetros	74
" Rafaela á San Francisco	"	59
" San Francisco á Sastre	"	42
" Sunchales á Tucuman (parte en la Prov.)	"	125
Total de kilómetros		300

Está en construcción la línea de concesión Provincial á J. Meiggs Son y C^{a}. desde Rosario á Frontera de Córdoba de kilómetros 209 de largo, la que será librada á la explotación dentro de cuatro meses por encontrarse muy adelantadas todas sus obras, y abierta al servicio público desde el 1° de Abril corriente su primera Sección de San Francisco á Sastre.

PRODUCTOS

Los productos de la explotación de las líneas Provinciales en el año 1890 comparadas con los del año 1889 han sido los siguientes:

	1889	1890
Producto bruto	$ 902,221.95	$ 2.034,771.74
Gastos de explotación	" 1.027,856.56	" 1.602,957.92
Pérdida	125,634.61	
Beneficios		" 431,753.82
Proporción de gastos por °/$_{0}$ de entradas.	113.92	79.39

Las entradas brutas están distribuidas como sigue, comparadas con las del año precedente:

	1889	1890
Pasageros	$ 330,265.43	$ 540,284.08
Encomiendas	" 23,205.97	" 51,236.69
Carga	" 442,450.56	" 1.331,250.39
Telégrafo	" 6,887.51	" 15,057.48
Trenes especiales	" 26,379.55	" 55,229.41
Vàrios	" 73,032.93	" 41,653.69
	$ 902,221.95	$ 2.034,711.74

Por el estado precedente de productos de explotación se observa que entre las Entradas y los Gastos existe una diferencia á crédito de $ 431,753.^{82} que representa los beneficios liquidos.—

La proporción de gastos por ciento de entradas es de 79.^{39}.

Este resultado compara favorablemente con el del año precedente, realizando los conceptos que se habian consignado referentes al porvenir de nuestra Red de Ferro-Carriles Provinciales.

El cuadro A dá el Balance de Rentas del Tráfico detallado para losdos semestres del año 1890.

El cuadro A.A. demuestra el estado comparativo de los productos y gastos de la Explotación de todas las Líneas Provinciales desde su apertura en 1885 hasta el año de 1890 inclusive.

El exámen de este cuadro demuestra el estado creciente de desarrollo del tráfico y de las entradas sobre nuestras Líneas, y la disminución gradual del porcentage de Gastos á entradas. Á este resultado contribuye especialmente el aumento de tarifas autorizadas.

Ferro-Carril de Santa-Fé á las Colonias

CUADRO A.

BALANCE DE RENTAS DEL TRAFICO EN LOS DOS SEMESTRES DEL AÑO DE 1890

ENTRADAS	1° semestre	2° semestre	SALIDAS	1° semestre	2° semestre
	$	$			
Pasageros	263.998 45	276.735 63	Via permanente	$ 149.497 69	$ 135.953 62
Encomiendas	27.193 76	24.042 93	Locomotoras	228.839 45	288.775 55
Cargas	550.780 07	780.470 32	Talleres	35.219 03	30.624 06
Trenes especiales	10.710 00	44.519 41	Coches y wagones	41.137 87	57.922 77
Telegrafo	6 727 26	8.330 22	Trafico	156.427 97	255.092 96
Varios	25.771 38	15.882 31	Dirección	124.784 39	98.354 93
			Telegrafo	19.146 34	20.280 23
	$ 885.180 92	$1.149.530 82		$ 745.953 74	$ 857.004 18

RESUMEN

Total entradas del año de 1890	$	2.034.711 74
„ salidas „ „ „ „	„	1.602.957 92
Producto liquido	$	431.753 82

CUADRO B 1890

		1er Semestre	2° Semestre
Lana	kilos	38,075	28,800
Cerda	"	19,954	28,100
Cueros vacunos	"	129,196	119,299
			5,759
			2,940
			1,240
			3,406
			7,930
			4,200
			3,068
			9,373
			4,968
			2,290
			3,590
			2,579
			5,530
			4,686
			1,300
			2,000
			7,330
			5,519
			9,046
			3,241
			2,250
			9,344

tadas
ales y

6.443

4.23

PRODU

	1885
	2º Semestre
	$
Entradas	99.482.3
Gastos	64.537.3
Beneficios . . . . . (producto líquido)	34.944.9
Proporción de gastos por °/₀ de entradas	64.87 °/
Kilometros de via explotada	
Número de pasageros	
Toneladas de carga traspor-tada.	

CUADRO B 1890

		1er Semestre	2° Semestre
Lana	kilos	38,075	28,800
Cerda	"	19,954	28,100
Cueros vacunos	"	129.196	119,299
			46,759
			512,940
			81,240
			583,406
			2.117,930
			334,200
			4.693,068
			5.590,373
			184,968
			12,290
			606,590
			7.332,579
			8.826,530
			1.624,686
			391,300
			152,000
			2.067,330
			6.235,519
			6.559,046
			8.086,241
			1.672,250
			38.189,344

Ferro-Carril de Santa-Fé á las Colon

CUADRO COMPARATIVO

CTOS Y BENEFICIOS DE LA EXPLOTACIÓN EN LOS A

1886		1887		18
1° Semestre	2° Semestre	1° Semestre	2° Semestre	1° Semestre
$	$	$	$	$
210.828.19	157.479.09	323.401.52	289.038.26	457.666.54
105.088.31	120.038.12	196.158.47	213.735.39	280.142.09
$ 135.180.85		$ 202.546.02		$ 186.6
49.34	91.53	60.65	73.95	64
		257		59
103.476		180.263		255.
		191.237		210.

resentadas
Cereales y
neral

)1.836.443

86.184.23

Ferro-Carril de Santa-Fé á las Colonias

CUADRO A.

BALANCE DE RENTAS DEL TRAFICO EN LOS DOS SEMESTRES DEL AÑO DE 1890

ENTRADAS	1° semestre		2° semestre	
	$		$	
Pasageros	263.998	45	276.735	63
Encomiendas	27.193	76	24.042	93
Cargas	550.780	07	780.470	32
Trenes especiales	10.710	00	44.519	41
Telegrafo	6 727	26	8.330	22
Varios	25.771	38	15.882	31
	$ 885.180	92	$1.149.530	82

SALIDAS	1° semestre		2° semestre	
Via permanente	$ 149.497	69	$ 135.953	62
Locomotoras	228.839	45	288.775	55
Talleres	35.219	03	30.624	06
Coches y wagones	41.137	87	57.922	77
Trafico	156.427	97	255.092	96
Dirección	124.784	39	98.354	93
Telegrafo	19.146	34	20.280	23
	$ 745.953	74	$ 857.004	18

RESUMEN

Total entradas del año de 1890	$	2.034.711	74
„ salidas „ „ „ „	„	1.602.957	92
Producto líquido	$	431.753	82

CUADRO B 1890

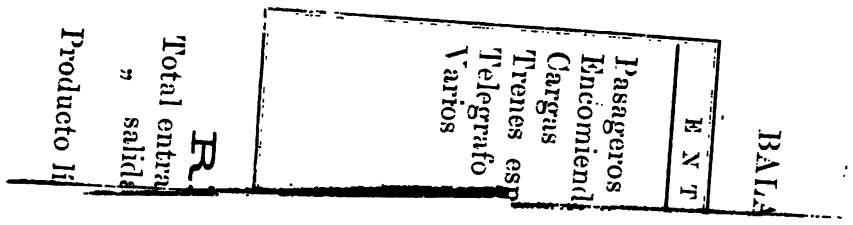
	1er Semestre	2° Semestre
Lana	[illegible]	28,800
		3,100
		0,299
		5,759
		2,940
		1,240
		3,406
		7,930
		4,200
		3,068
		0,373
		4,968
		2,290
		6,590
		2,579
		6,530
		4,686
		1,300
		2,000
		7,330
		5,519
		9,046
		6,241
		2,250
		,9,344

ıtadas
eales y

l
—

16.443

34.23



N

88890		1891
2'e 2° Semestre		
$	$	$
32	1.149.539.82	243769.54
38	857.004.18	243184.33
90.753.82		$ 403920.21
9.39		24.15
00 813		1118.[illegible]
956.676.7		310412.[illegible]
767.922		361503.[illegible]

CUADRO B 1890

		1er Semestre	2° Semestre
Lana	kilos	38,075	28,800
Cerda	"	19,954	28,100
Cueros vacunos	"	129,196	119,299
" lanares	"	19,080	46,759
Pasto seco	"	305,935	512,940
Grasa y sebo	"	9,106	81,240
Maíz	"	293,434	583,406
Trigo	"	38.558,965	12.117,930
Lino	"	5.936,424	334,200
Ladrillos	"	2.044,692	4.693,068
Minerales	"	2.230,050	5.590,373
Azùcar	"	177.927	184,968
Pasas y nueces	"	12,880	12,290
Vino	"	499,204	606,590
Mercaderías generales	"	22.103,564	37.332,579
Harina	"	25.186,547	18.826,530
Materiales	"	21.019,213	31.624,686
Ganado	"	290,100	391,300
Vehículos	"	304,000	152,000
Leña	"	7.361,171	22.067,330
Trozos y Vigas	"	14.065,948	16.235,519
Durmientes de madera.	"	8.466,274	26.559,046
Madera elaborada	"	1.399,070	8.086,241
" blanca	"	456,425	1.672,250
Total de cada semestre	kilos	149.132,309	188.189,344

Total de carga de todo el año kilos 337.321,653

Sacando del cuadro B que precede, las cantides representadas por los dos productos principales de nuestras Colonias «Cereales y Maderas» tenemos el resultado siguiente:

CUADRO C.

		Total parcial del año		Total General
Cereales	Lino	Toneladas	6.270.925	
	Maíz	"	876.840	
	Trigo	"	50.676.895	
	Harina	"	44.186.078	Tonls. 101.836.443
Madera	Leña	Tonelad.	29.428.501	
	Trozos Vgs.	"	21.730.418	
	Durmientes	"	35.025.320	Tonls. 86.184.23

TRACCION

En el año de 1890 el servicio de Tracción para la explotación de los 813 kilómetros de líneas construidas se hizo con el material que en seguida se expresa:

N° de locomotoras de carga y pasageros	42
" de coches de pasageros	75
" de wagones y brekes	750

además de una cantidad de wagones alquilados de la Compañía Constructora de San Cristóbal á Tucuman.

RECORRIDO KILOMÉTRICO

El recorrido anual total fuè el siguiente:

Recorrido de	Locomotoras	kilómetros	1.271,659
" "	Coches	"	2.555,550
" "	Wagones	"	9.455,903
	Kilometraje total recorrido		13.283,112

El recorrido kilométrico de trenes fué de kilómetros 909,689 por todo el año de 1890.

PASAGEROS

El número total de pasageros trasportados durante el año fué de 236,676 1/2 con una entrada correspondiente de $ 540,284.^{02}.

En el año precedente de 1889 el número de pasageros fué de 207,148 representados por una entrada de $ 330,265.^{43}.

CARGA

El estado comparativo de la carga trasportada en los dos años de 1890 y precedente 1889, es como sigue:

	Año 1889	Año 1890
Carga trasportada. Toneladas	183,597	337,322
Entrada correspondiente $	442,450.^{16}	$ 1.331,250.^{39}
Encomiendas. Toneladas	1,132	919

El cuadro B que sigue demuestra detalladamente por cada clase de carga las cantidades trasportadas en los dos semestres del año 1890.

Adelantando sobre los datos del año corriente 1891 podemos desde ya hacer en el Cuadro D la comparación sobre las cantidades de carga en los dos primeros trimestres 90 y 91 que son: Para el primer trimestre 1890, Toneladas 61.427.264

Para primer trimestre 1891 Toneladas 117.649.316

Con una diferencia en favor de 1891 Tonls. 46.222.042

como se detalla en el cuadro que sigue:

CUADRO D.

	1890		1891	
	1r. Trimestre		2° Trimestre	
Lana	Kilos	29.196	kilos	39.516
Cerda	„	7.494		10.110
Cueros vacunos	„	57.833		33.000
id lanares	„	9.680		20.123
Pasto seco	„	113.665		153.586
Grasa y sebo	„	3.106		42.775
Maíz	„	115.320		298.585
Trigo	„	16.656.901		45.987.510
Lino	„	3.916.380		3.205.380
Ladrillos	„	1.392.575		215.675
Minerales	„	337.740		1.263.880
Azúcar	„	85.678		200.568
Pasas y nueces	„	3.050		24.530
Vino	„	108.345		526.718
Mercaderias Generales	„	12.171.886		12.150.286
Harina	„	10.176-432		15.913.136
Materiales	„	7.016.585		8.866.467
Ganado	„	100.100		71.900
Vehículos	„	208.000		36.000
Leña	„			9.240.880
Trozos y Vigas	„	8.570.948		1.881.770
Durmientes de Madera	„			10.491.470
Madera elaborada	„	328.350		6.351.970
id Blanca	„			623.481
Tot. de carga 1r trim. 90 y 91	Tonls.	61.427.264	Tnls.	117.649.316
	1890		1891	

TARIFAS

Las tarifas y clasificación de carga aprobados con fecha 15 de Enero y 26 de Febrero de 1890 rigieron para todo el año de 1890, hasta que, para disminuir los perjuicios que sufria la Empresa á causa del aumento de premio sobre el oro, con fecha 13 de Enero de 1891

se autorizó la aplicación de una nueva clasificación de carga y tarifas á *Base fija*, sobre la cual deben aquellas tener un aumento proporcional à la suba del premio sobre el oro.

Este sistema de *Base fija y aumentos proporcionales* ha de resultar ventajoso y equitativo para el público y para la Empresa.

Estas *bases fijas* son invariables mientras el premio del oro no exceda del 20 por ciento. Mas arriba de este premio aquellos aumentan de 10 por ciento cada 20 puntos de aumento en el premio del oro.

Estas nuevas tarifas fueron puestas en vigencia el 20 de Febrero de 1891 con un aumento sobre las bases fijas de 100 por ciento, correspondiente al premio del oro de 220, con excepción de los rollizos y maderas del país que tuvieron tan solo el aumento de 50 por ciento para facilitar el comercio de este producto importante.

Mas tarde habiendo subido el premio del oro hasta pasar de 240, las tarifas fueron aumentadas de conformidad; y desde el 1° de Abril de 1891 rige un aumento de 110 por ciento sobre las bases fijas autorizadas el 13 de Enero de 1891.

El prospecto siguiente representa las diferentes tarifas aplicadas desde la apertura de las Lineas Provinciales hasta la fecha para trasportes de maderas del País, por cada mil kilos en wagon completo y por 200 kilómetros de distancia.

TARIFA DE TRASPORTE DE MADERA

Tarifa antigua autorizada por contrato, has 26 de Feb. 90—	$ 2.80
Tarifa desde el 26 de Febrero 90 hasta 20 de Febrero 91—	„ 5.30
Tarifa desde 20 de de Febrero 91 hasta 1° Abril de 1891—	„ 5.25
Tarifa desde 1° de Abril de 1891 —	„ 5.95

Ram

"

II Parte

El

co

240,
de Abril
es fijas au-

aplicadas
para tras-
mpleto y

Ferro Carril Oeste Santafesino

PARTE II

Extensión de las líneas.

La extención de estas líneas es la misma que en 1889.

Vía principal de Rosario á Juarez Celman kilóm.		125.375
Ramal de Villa Casilda á Melincué	„	75.000
„ de Circunvalación del Rosario	„	9.375
Total de las Lineas: kilómetros		209.750

TRACCION

El servicio de tracción para la explotaciòn de estas Líneas se hizo con el material que en seguida se espresa comparado con el año de 1889 sobre el cual ha habido un aumento.

	1889	*1890*
Locomotoras Nùmero	12	15
Coches	23	25
Furgones	8	9
Wagones	209	268

RECORRIDO KILOMÉTRICO

El número de trenes en todos los ramales y de circunvalación fué de 4179 contra 4673 del año anterior-

El kilometraje recorrido por las locomotoras fué:	292.709
„ „ „ „ Coches y Furgones:	893.998
„ „ „ „ Wagones	1.854.139
Total de kilometraje recorrido: kilómetros	3.040.846

PASAGEROS

Durante el año de 1890 el movimiento total de pasajeros fué de 110.538 con una entrada correspondiente de $ 182.587[11], contra 131.437 pasageros del año precedente representando una entrada de $ 176.259.[54]

Se nota aquí, como mas adelante para la carga, un número menor de pasajeros pero por distancias mas largas, dando un excedente en favor de 1890 de $ 6327,57.

CARGA

El movimento de carga sobre estas Líneas durante el año de 1890 comparando con el del año precedente es el siguiente:

Movimiento total de cargas en 1890. Tonls.	104.792.^{350}
„ „ de 1889	112.790.^{263}
Diferencia en favor de 1889, toneladas:	7.997.^{913}

Esta diferencia es por demás, solo aparente porque el menor número de toneladas arrastradas en 1890 ha recorrido mayores distancias, por lo que teniendo estas en cuenta tendremos:

Toneladas kilométricas en 1890	6.977.655^{200}
Toneladas kilométricas en 1889	6.643.953^{957}
Aumento en 1890 Tonls. kiloms	333.711.^{243}

ENTRADAS Y GASTOS

El cuadro E. que se adjunta, el Balance de Rentas del Tráfico del año 1890 sobre estas Lìneas, Se deduce que:

El total de Entrada del año 1890 fué	$ 675.997.^{95}
El total de Gastos del año „ „ „	659.980,^{60}
Exceso de entradas en 1890	$ 16.017.^{35}

Siendo la proporción de Gastos por ciento de entradas: 97.^{63} contra 118.^{34} del año precedente de 1889.

Este resultado es halagüeño si se tiene en cuenta que el ferro-carril Oeste Santafecino está cruzando zonas todavia no enteramente libradas á la agricultura, y si se compara con el del año precedente.

El estado comparativo del movimiento habido sobre las Líneas del Ferro-Carril Oeste Santafecino en el 1er trimestre de 1890 y correspondiente del 1891 es el siguiente:

		1er TRIMESTRE	
		1890	1891
Entradas	$	214,045.99	$ 147,788.^{52}
Gastos	"	168,565.56	145,118
Pasageros	número	327, 40	24,803
Carga trasportada	Toneladas	33,642.^{570}	19,565.^{210}

notándose en el primer trimestre 91 una disminución en todos los conceptos que forman las entradas de este Ferro-Carril, debido á la prolongada seca que reinó en la zona atravesada por las Líneas, disminuyendo la cosecha de trigo que ha resultado la mitad de la ordinaria, y á los daños producidos por la langosta que destruyeron por completo la cosecha del maíz. Estas dos causas influyeron en disminuir los recursos de este Ferro-Carril, y deben solamente considerarse como transitorias.

C. DELLA BEFFA.
Secretario

J. LARGUIA
DIRECTOR GENERAL

Ferro-Carril Oeste Santafecino

CUADRO E.

ENTRADAS

Conceptos		
Pasageros	182.587	11
Equipajes y encomiendas	15.054	22
Telégrafo	6.181	87
Carga y adicionales	435.368	36
Especiales y varios	36.806	39
	$ 675.997	[illegible]

GASTOS

Conceptos		
Dirección y Contaduria	34.536	39
Telégrafo	3.496	69
Talleres	21.568	03
Tracción — Locomotoras	131.443	16
Tracción — Alimentación de máquinas	16.444	45
Conservación de tren Rodante	133.372	59
Tráfico y Estaciones	130.276	10
Via y Obras — Ordinarios	127.718	24
Via y Obras — Estraordinarios	15.374	33
Gastos generales y varios	45.750	61
	$ 659.980	60

RESUMEN

Total de entradas del año de 1890	$	675 997	95
		659.980	60
Exedente de entradas	$	017	35

Proporción de gastos por ciento de Entradas 97. 63